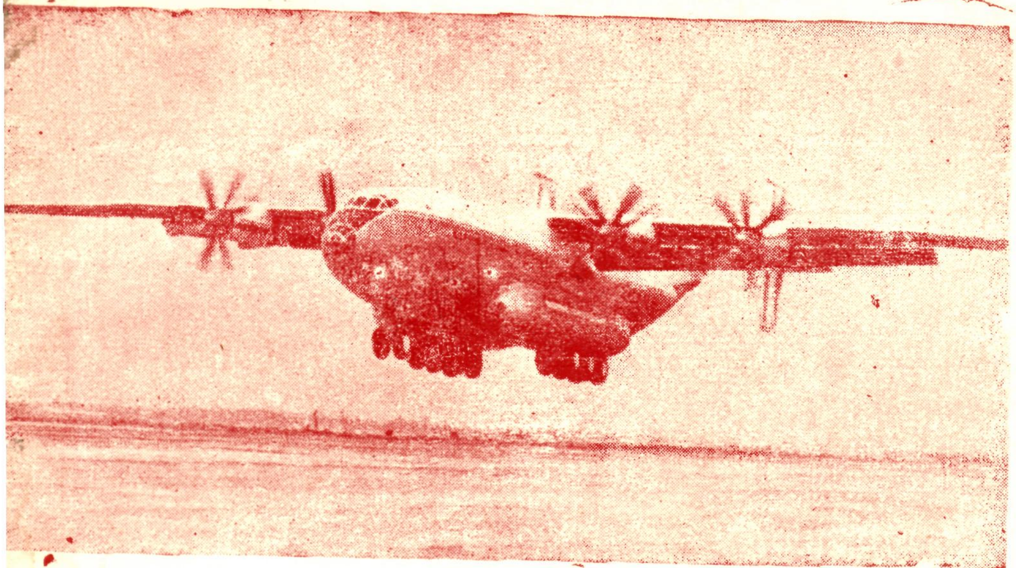


సరుకు రవాణా విమానం - క్రొత్త నమూనా

సంపుటి 8

సంచిక 9

పాలుచందా రు. 3-00

విడి ప్రతి 25 పైసలు

రవాణా సమాచార్

RAVAANA SAMACHAR

रवाणा समाचार

సంపుటి 8

సంచిక 9

ఫోన్ నెం. 1087

రిజిష్టర్డు నెం.

హెచ్ – 103

రవాణాసమాచార్

ధరల నదుపులో

ఉంచేందుకు

సహాయ పడండి.

*   *   *

దేశరక్షణకోసం

పొదుపు చేయండి.

ఎడిటర్ : జిల్లేపల్లి భాస్కరరావు

విశ్వావసునామ సంవత్సర భాద్రపద శు॥ షష్ఠి బుధవారము 1—9—1965

ఉచితమైన విధానం?

క్షణక్షణం మారే ప్రపంచపు పోకడలో మానవునికి వుసులుబాటులు గుర్తించి వర్తించటం లోనే విజయం నిరూపింపబడుతుంది. ఆశయాలకోసం ఒకొక్కప్పుడు మనంచేసే ప్రణాళికా సాధనలో లోపాలోపాలు సంభవించినా వాని అనుభవం అనే ఒరపిడిరాతిపై గుర్తించుకొన్నప్పుడు అనుసరణ విధానంలో మార్పులు చేసి ప్రణాళికా ధ్యేయసిద్ధిని సంపాదించటం ముఖ్యం.

రవాణారంగంలో సిద్ధాంతపూర్వకంగా రోడ్డు రవాణా జాతీయకరణ జరిపేందుకు ప్రభుత్వం ఆంధ్రప్రదేశ్ లో ప్రయత్నాలు జరిపింది. ఇతరు లేమనుకున్నా సిద్ధాంతాచరణలోమాత్రం కృషి సాగించి పరులను ప్రయివేటు పరిశ్రమదారులను వీలున్నంతవరకు నొప్పించకుండా సర్వాలు నొప్పింపదలచింది. కాని అనుసరణవిధానంలో రోడ్డు రవాణా కార్పొరేషన్‌వారికున్న అవకాశాల మధ్య స్కీము నిర్వహణ సాగించలేదు. ఈ విషయంలో ప్రముఖులనేకులను సంప్రదించి అనుభవాన్ని పరిశీలించుకొంటూ ముందుకు సాగిన కార్పొరేషన్ వున్న వసతి తొలగించి చేసిన మేలేమిలేదని ప్రయాణీకులవల్ల శాపాలు

పొందకపోలేదు బస్సులకొరత పనివారి దుడుకు విధానాల మార్పులో అప్పటికప్పుడు పొందే యిబ్బంది ప్రయాణీకులు గుర్తించి గోలపెట్టటంలో తప్పులేదు. గత శాసనసభలలో రవాణా మంత్రి బి. వి. గురుమూర్తిగారు విశదపరిచినట్లు అందరుచేసే ఆరోపణలను సావధానంగాను, సహనంతోను పరిశీలనజరిపించి వున్న వసతులతో వీలున్న కృషి నిష్కల్మషంగా చేసిందనడానికికూడా సందేహంలేదు. అభివృద్ధిపథకాలను చేబట్టదలచి శ్రీ కతారిని నియోగించింది. వారి కృషివలన రాత్రిపూట దూరప్రాంతాలకు సర్వీసు బస్సుల నియామకం వలన ఆర్థిక స్థోమతు పెరుగుదలసూచించింది. దాంతో కార్పొరేషన్ వారికి కొంత నమ్మకము కలిగింది. కష్టపడి నిజాయతీతో కృషిచేస్తే మంచి ఫలితం వస్తుందనే ధైర్యంతో ముందుకు సాగారు. కొత్త కొత్త డిపోల నిర్మాణం వర్కుషాపుల యేర్పాటు పనివారికి తగిన ట్రయినింగ్ యేర్పాట్లతోబాటు కొత్త బస్సుల పెంపుదల పాతబస్సుల రిపేరీ నిర్వహించారు. ఈమధ్య శ్రీ వి. బి రాజుగారు రోడ్డురవాణా కార్పొరేషన్ వ్యవహారాలు చూచే బాధ్యత తీసుకున్నారు. వీరు లోగడ నుండి కార్మిక నాయకులుగా రాణించారు. కొన్నాళ్ళు మంత్రిత్వపు హోదాలోవున్నారు. ఈనాటికీ యువకుడుగానే చలామణిఅయ్యే ధోరణి వారిలోని ప్రత్యేకత. దూరదృష్టి,ఆమూలాగ్ర పరిశీలన, పథకాల సమగ్ర అవగాహన, అచంచల దీక్షలో ఆచరణలోపెట్టటం వీరి దీక్షకు నిదర్శనాలు. శ్రీ వి. బి. రాజుగారు బాధ్యతలు స్వీకరించిన మొదటిరోజులలో కూడ యిల్లాంటి అవకతవకలు కలిగేవి. అయినా తాము చేసేపనిని ప్రజలకు విడమర్చి చెప్పటానికి వారు పూనుకున్నారు. విలేఖరుల ప్రశ్నలకు ఓపికతో జవాబులిస్తూ యితర ప్రాంతాలలో రవాణావిధానాచరణసమీక్షిస్తూ రవాణాజాతీయకరణసిద్ధాంతం సాగింపబడటానికి కావలసిన పనివారి సహకారాన్ని చూరగొన్నారని చెప్పక తప్పదు. వీరి నిర్దుష్టవిధానాచరణవలన కార్పొరేషన్ నడకలోని మంచిచెడ్డలు తేటతెల్లమయిపోయినవి. అందుచేతనే యీనాడు ఆంధ్రప్రదేశ్ రోడ్డురవాణా కార్పొరేషన్ ఉచితమైన విధానాచరణకు పూనుకుంది. ఆగస్టు 24 వ తేదీన వారు విడుదలచేసిన విధానసిద్ధాంతము చూస్తే ఆశయభంగంకలుగకుండా తమ శక్తికి మించిన పనిని తలపెట్టి పదుగురి పరిహాసాలకు గురికాకుండా వచ్చే రాబడివున్నా పెట్టుబడి పనితనంతో యినుమడించేటట్టు పాత ఆపరేటర్లకు అసంతృప్తిలేకుండా పనివారికికూడా తగినంత హోదాలో తృప్తిని కలిగించే ధోరణిలో వారి జాతీయకరణ విధానం సాగించారు.

ఇది చాల ముదావహమైన విషయం. శ్రీ వల్లూరి బసవరాజుగారి రక్షణ కొక నిదర్శనం. ఇప్పటిలాగానే పనివారిసహకారాన్ని పొందుతూ అభివృద్ధి పథకాలు రాష్ట్ర సౌభాగ్యంకొఅకు అనుసరించెదరుగాక !

—o—

దేశరక్షణకై పొదుపుచేయండి!

అధిక ధరలను అదుపులో పెట్టుటకు

తోడ్పడండి!

బకింగ్‌హాం కాలువ అభివృద్ధి పథకం

ఆంధ్రప్రదేశ్ మద్రాసు రాష్ట్రాల మధ్య సరుకుల రవాణాకు యాంత్రిక నౌకల వినియోగానికి వీలుగా బకింగ్‌హామ్ కాలువను 4 వ ప్రణాళికాకాలంలో అభివృద్ధిచేయాలని మద్రాసు ప్రభుత్వం యోచిస్తున్నది.

ఈ కాలువను అభివృద్ధిచేయటంవల్ల ఉభయ రాష్ట్రాల మధ్య రైల్వేద్వారా సరకుల రవాణా చేయటంలో యేర్పడుతున్న ప్రతిష్టంభన చాలా భాగం తొలగిపోగలదని భావిస్తున్నారు.

కూపం నదిని, వేదనారాయణ కాలువని కూడా అభివృద్ధిచేయాలని మద్రాసు ప్రభుత్వం యోచిస్తున్నది.

ప్రస్తుతం బియ్యం, ఉప్పు, వంటచెరకులను నాటు పడవలద్వారా ఆంధ్రప్రదేశ్ నుంచి, మద్రాసుకు బకింగ్‌హామ్ కాలువపై రవాణా అవుతున్నాయి యాంత్రికంగా నడిచే పడవల రాకపోకలకు వీలుగా కాలవలో అంతటా ఆరడుగుల లోతు వుండేలాగ త్రవ్వకం జరిపించాలని ప్రభుత్వం లక్షిస్తున్నది.

కాలవ అభివృద్ధికై మద్రాసు ప్రభుత్వానికి 5,00,000 రూపాయలు ఖర్చుకాగలదని అంచనా వేశారు. కాలువ అభివృద్ధి విషయమై ఆంధ్రప్రదేశ్ ప్రభుత్వం కూడా యిటువంటి పథకాన్నే వేస్తున్నది.

అభివృద్ధి కార్యక్రమం ఉభయ రాష్ట్ర ప్రభుత్వాలూ విడివిడిగానే సాగించవలసివున్నా ఒక సమన్వయ పథకం రూపొందించేందుకుగాను, పని ప్రారంభించటానికి ముందు ఉభయ ప్రభుత్వాలూ సంప్రదించుకొంటవని తెలుస్తున్నది.

బకింగ్‌హామ్ కాలువ, సముద్రానికి సమానాంతరంగా వున్న పెక్కు పిల్ల కాలువల సమూహం. ఉత్తరంలోవున్న కృష్ణానదిని దక్షిణంలో పాండిచ్చేరివద్దనున్న మరొక నదితో ఈ కాలువ కలుపుతుంది.

ఆంధ్రప్రదేశ్‌లోని చినగంజాం నుంచి కాలువ ప్రారంభమవుతుంది. కాలువమొత్తం 300 మైళ్లు పొడవు వున్నది. ఇందులో వంద మైళ్లు మాత్రమే మద్రాసు రాష్ట్రంలోవున్నది. ఆంధ్రప్రదేశ్‌లో ఈ కాలువ సరకుల రవాణాకు నీటిసరఫరాకు ఉపయోగపడగా, మద్రాసు రాష్ట్రంలో నౌకల రవాణాకు మాత్రమే వినియోగ పడుతున్నది.

కూపంనది అభివృద్ధి పథకం మద్రాసు నగరానికి మాత్రమే సంబంధించింది. ఎనిమిది లక్షల రూపాయలతో నదిని నౌకల రవాణా యోగ్యంగా రూపొందించే ఈ పథకాన్ని 4వ ప్రణాళికాకాలంలో చేపట్టవచ్చు.

ఈరెండు జలమార్గాల అభివృద్ధివల్ల మద్రాసు ప్రజల ఆరోగ్యానికి కూడా మంచి చేకూరుతుంది. వీటిలోనుంచి దుర్గంధం వ్యాపిస్తున్నదనీ దోమలు పెరిగిపోతున్నవనీ ప్రజలు చాలాకాలంగా ఫిర్యాదుచేస్తున్నారు.

రాష్ట్రంలో ఉప్పు యెక్కువగా ఉత్పత్తి అయ్యే వేదనారాయణ నాగపట్టణంతో కలిపే వేదనారాయణం కాలువ అభివృద్ధి పథకం మూడవది. ఉప్పునుంచి తయారయ్యే రసాయినాల ఉత్పత్తి పరిశ్రమలను నెలకొల్పటానికి వేదనారాయణంలో హెచ్చుఅవకాశాలున్నవి.

ఈ కాలువను అన్నిచోట్ల ఆరున్నర అడుగుల లోతు ఉండేలాగా త్రవ్వించాలని ఈ పథకం లక్ష్యం. దీనికి అయిదు లక్షల రూపాయలు ఖర్చుకాగలదని అంచనా వేశారు.

ఈ పథకాలను 4వ ప్రణాళికలో చేర్చినట్లయితే వీటికి కేంద్రం ఆర్థిక సహాయం లభించవచ్చునని తెలుస్తున్నది.

—o—

—: మోటారుపన్ను చట్ట సవరణ :—

ఆంధ్రప్రదేశ్ మోటారు వాహనాల పన్ను చట్టం 1962 లోని ప్రథమ, ద్వితీయ షెడ్యూల్సుకు సవరణలను విధానసభలో రవాణామంత్రి శ్రీ బి. వి గురుమూర్తి ప్రతిపాదించారు.

ఇది చాలాముఖ్యమైన శాసనమనీ, ఇలాంటి దానిని హడావిడిగా ప్రవేశపెట్టడంవలన సభ్యులకు ఈ ప్రతిపాదన వివరాలు పరిశీలించే అవకాశం లభించలేదని నేషనల్ డెమొక్రాట్సు నాయకుడు శ్రీ తెన్నేటి విశ్వనాథం అభ్యంతరం తెలిపారు.

సవరణలను ప్రతిపాదిస్తూ శ్రీ గురుమూర్తి లారీలపై యీ రాష్ట్రంలో విధిస్తున్న పన్ను ఇతర దక్షిణాది రాష్ట్రాలతో పోలిస్తే చాలా స్వల్పంగావున్నదనీ, అందువలన కొన్నిరకాల వాహనాలపై పన్ను అధికం చేయదలచామనీ అన్నారు. ఆంధ్రప్రదేశ్ మోటారు వాహనాల పన్నులచట్టం 1963 మొదటి షెడ్యూలులోని 3 (ఎ) నుంచి (ఎఫ్) వరకు వున్న అంశాల క్రిందికి రాని వాహనాలపై 20 శాతం పన్ను పెంచదలచామని మంత్రి అన్నారు. మిగిలిన వాటిపై ఇతర దక్షిణాది రాష్ట్రాలతో సమానంగానో లేక స్వల్పంగా వ్యత్యాసంగానోవున్నందున వాటిని పెంచదలచలేదన్నారు. పన్నుల రేట్లను యీ విధంగా పెంచినందువలన చట్టం మొదటి షెడ్యూలులోని మూడవ అంశంక్రింద నిర్ణయించిన పన్నుల రేట్లను మించిపోయే అవకాశమున్నది. చట్టం మొదటి షెడ్యూలును తగువిధంగా సవరిస్తేతప్ప రేట్లను పెంచే వీలు లేదు. అందువలన చట్టం మొదటిషెడ్యూలును సవరించవలసి వచ్చింది. 25 టన్నుల బరువుగల లారీలు ఉత్పత్తిలో వున్నాయి. త్వరలోనే వీటిని మార్కెట్ చేస్తారు. ఇలాంటి భారీవాహనాలపై ఎక్కువపన్ను విధించవలసివున్నది. 15,500 కి. గ్రాముల బరువుకన్నా మించినబరువును కొనిపోగల వాహనాలపై అదనంగా ప్రతి 250 కిలోగ్రాములకు 25 రూపాయలు పన్ను విధించదలచారు.

—o—

నగర బస్సులలో యథేచ్ఛాయానం –

ప్రతి ఆదివారం నగర సందర్శనకు వీలుగా రోడ్డురవాణాసంస్థ బస్సులమీద ప్రయాణం చేయడానికి టిక్కెట్లు జారీచేస్తున్నారనీ, ఆరంభం నుండి ఆ రాత్రివరకు ఏ మార్గాన్నయినా వీటిపై ప్రయాణం చేయవచ్చుననీ, పెద్దవారికి ఒక రూపాయి, పిల్లలకు 75 పైసల ధర నిర్ణయించినారనీ అన్ని ప్రధానకూడలుల వద్ద ఈ ప్రయాణపు టిక్కెట్లు లభ్యమవుతున్నందున ఇవి ప్రజామోదాన్ని పొందుతున్నవనీ ప్రశ్నోత్తరాల సమయంలో మంత్రి శ్రీ గురుమూర్తి వివరించారు.

—o—

భద్రతా ప్రదర్శనము

విజయవాడలో దక్షిణరైల్వే బెజవాడ డివిజనువారి ఆధ్వర్యం క్రింద ఏర్పాటయిన రైల్వే భద్రతా ప్రదర్శనం రైల్వేయిన్‌స్టిట్యూట్‌లో జరిగింది. ప్రదర్శన ప్రారంభకులు విజయవాడ రేడియోస్టేషను డైరెక్టరు శ్రీ ప్రతాప్‌కిషన్ రైల్వే ప్రమాదాల నివారణకు తీసుకోబడే చర్యల ప్రచారం ముఖ్యమని, తద్వారా ప్రజల విశ్వాసాన్ని పెంపొందింపవచ్చునని తెలియజేశారు.

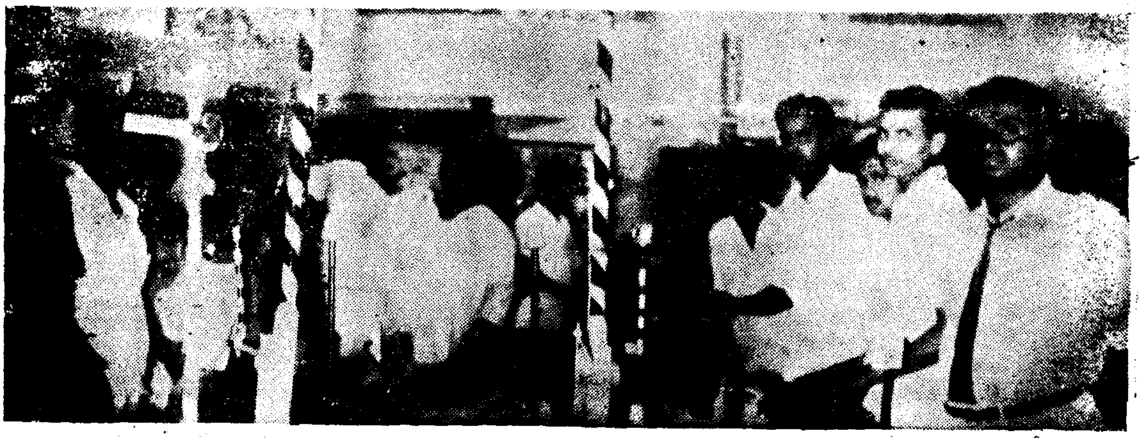


దక్షిణరైల్వే డివిజనల్ సూపరింటెండెంటు శ్రీ పి. ఆర్. చోప్రా మాట్లాడుతూ భద్రత విషయములో ఎక్కువశ్రద్ధ తీసుకోబడుతూనే వున్నారు ప్రమాదాల నివారణకు శక్తివంచన లేకుండా కృషి జరుగుతూనేవున్నదని, పనివారి సహకారం కూడా తృప్తికరంగానే వుందని అన్నారు.

శ్రీ ఎస్. పి సింఘా అతిథులకు, పురజనులకు స్వాగతంపలికారు. ప్రదర్శనలో రకరకాల కారణాలపై సంభవించిన ప్రమాదాల పరిశీలన యెంత శ్రద్ధగా గమనింపబడిందో తెలియచేసే గ్రాఫులు, లిటరేచరు, బొమ్మలు, హెచ్చరికలకు సంబంధించిన కార్యక్రమం వివరిస్తూ సేకరింపబడిన వస్తువిశేషాలు వుంచబడ్డాయి. నాటికి, నేటికి గల సాంఘిక, ఆర్థిక. రాజకీయ పరిణామాలదృష్ట్యా రైల్వేలు తమ పురోగతిని ఏవిధంగా సాగించటానికి వీలైందీ ఆ ప్రణాళికా ప్రగతికి ప్రమాదాల నివారణా కార్యక్రమంప విధంగా దోహదాన్ని కలిగించిందీ పరిశీలకులు గుర్తించటానికి వీలైన కొన్ని విషయాలు ప్రదర్శనలో గోచరించాయి. లోగడకంటే ఈనాడు వేగంగాపోయేబండ్లసంఖ్య అధికంచేయబడిందికదా ! ఈ రద్దీకి తగినవిధంగా ఆటోమ్యాటిక్ సిగ్నల్ సిస్టమున్నూ డబుల్‌లైనింగ్ విధానమున్నూ తక్కువ వ్యవధిలో ప్రమాదరహితంగా సిగ్నల్‌తోపాటు పనిచేసే లెవల్ క్రాసింగులో గేట్లు నిర్మాణమున్నూ చూపబడ్డది.

రక్షణలేని లెవెల్ క్రాసింగులవద్ద యితర ట్రాఫిక్ పొరబడి ప్రమాదాలకు లోనుగాకుండా 'రైలు విజల్' చేయటమనే విషయం అనువర్తింపు చేయుబడినది. స్టేషనులమధ్య బండ్ల భద్రమైన ప్రయాణానికి అనుగుణంగా అమర్చబడిన లైనుక్లియరెన్సు లాకింగ్ సిస్టము ప్రదర్శింపబడింది విశ్రాంతి సమయాలలో రైల్వేసిబ్బంది వినోదంగా ఆడేందుకు వీలైన 'పాముల పటము' లాంటి ఆటను పొందుపరచి తద్వారా ప్రమాదరహితంగా స్టేషనునుండి రైలును మరొక స్టేషనుకు చేర్చటమనే విషయాన్ని సుబోధకంగా యేర్పరచబడింది. ఇది సిబ్బంది శిక్షణ కత్యంత ప్రధానమైన విషయం.

దక్షిణరైల్వేవారి ఆధ్వర్యంలో యీ సంవత్సరం రైల్వేసిబ్బందికి డైరీ క్యాలండర్లు ఇవ్వబడినాయి. ఈ డైరీలలో వారివిధులకుసంబంధించిన విషయా లనేకం పొందుపరుప బడినాయి. సాంకేతిక శాస్త్రీయ విజ్ఞానాన్ని ఏవత్సరాని కావత్సరం ఈ విధంగా మననం చేసుకోవటానికి వీలుగా అందజేయటం ముదావహం. అదే విధంగా మరొక డివిజనల్ రైల్వేవారు డేటు



క్యాలెండర్ల సప్లయిద్వారా నిత్యం పనిచేసేవాళ్ళ దష్టికి కొన్నికొన్ని ముఖ్యమైన గమనికలను తేవటానికి గురుచేశారు. రైల్వేవారు విడుదలచేసే లిటరేచరు చదివేందుకు పనివాళ్ళకి అవకాశమున్నట్లు తోచదు లేక అలసటే కారణం కావచ్చు. పనివాళ్ళకి లైబ్రరీ రీడింగ్‌రూమ్ వసతి కల్పింపబడినను దానిని వారు ఉచితంగా వాడుకుంటున్నట్లు తోచదు. ఆధునికయంత్ర విశేషాలతో ప్రమాదాల నివారణ కెంతేని అవకాశం కలదు. దాన్ని ప్రతివారికి అవగతం చేయడానికి యిల్లాంటి ప్రదర్శనలు అవుసరం.

ప్రత్యేక ప్రదర్శనలతోపాటు రైల్వేవారు ఒక బోగీలో ఈ విషయ పఠంపరను ప్రదర్శనగా ఏర్పరచి రైల్వే వసతివున్న వూళ్ళలో ఏర్పాటుచేసి జనసమూహానికి ఎట్టిభయమూ వ్యాపించకుండా భద్రతాచర్యలు రైల్వేల సహకార కార్యక్రమము తెలియచేయటానికి పూనుకోవలసియున్నది. ప్రస్తుతం రైల్వేవారు సినిమాస్లైడ్ల ద్వారా భద్రతావిషయాలు ప్రచారం సాగించారు. ఆకాశవాణిలో ప్రసంగాలద్వారా వారి

సమగ్ర ప్రణాళికా విధానాన్ని తెలియచేస్తున్నారు. భారతదేశంలోకల రైల్వేడివిజన్లు అన్నీ కలిసి యీ బృహత్పథకాల ప్రచారానికి పూనుకుంటూ ప్రాంతీయభాషలలో కృషిసాగిస్తూవున్నారు. ప్రమాదాలకు గురియైనవారికి రైల్వే ఈనాడు ప్రప్రథమ ఔచిత్య సహాయంక్రింద ఎట్టి అభ్యంతరం లేకుండా రిలీఫ్ కాంపెన్సేషన్ యిస్తూవుంది. జరిగిన ప్రమాదాలను పూర్తి పరిశీలనచేసి దోషులను విచారించి శిక్షించడమే గాక సుశిక్షణ, సత్ప్రవర్తన వారికి అలవడేటట్లు చూడడానికికూడా కృషిజరుపడం ఈనాటి ప్రజాస్వామ్యంలో సమయోచిత కార్యక్రమం కాగలదు.

నిత్యజీవితంలో తమ శక్తివంచన లేకుండా నిర్విరామకృషి ప్రజాసేవ సాగించే రైల్వేపనివారిపట్ల తగినంతశ్రద్ధతో ప్రోత్సాహకార్యక్రమాల సాగింపు భారతరైల్వే నిర్వహించడం ముఖ్యంగా గమనింపదగిన విషయం. అందుకు ప్రధానంగా అధికారహోదాలోసున్నవారు బాధ్యతలను విస్మరించకుండా తమ విధుల నిర్వహణ సాగించడంకూడా గమనార్హం.

అభ్యుదయ ప్రణాళికలదృష్ట్యా అవసరాలకు మించని సముదాయ సహకారాలతో కృషిని సాగించడం సాధ్యమైన విషయంకాదు. సహకారసమన్వయంతోపాటు శక్తివంచనలేకుండా పనిచేస్తూ దేశసౌభాగ్యానికి దోహదం కలిపించేవారికృషి ప్రశంసనీయము. ప్రమాదాలతో మునిగిపోతామన్న భయంవుండికూడా సాహసంగా సేవాకార్యక్రమం నిర్వహించడం కొనియాడదగిందే.

బస్సు సర్వీసుల పర్మిట్ల రద్దుపై మంత్రి వివరణ

బస్సులను నడిపేవారు తమ బస్సుసర్వీసులను ఒక మాసంపాటు నిలిపివేసి ఆవిధంగా ప్రయాణికులకు అసౌకర్యం కలిగించినా లేక బస్సులలో ఎక్కించుకోవలసినదానికంటే ఎక్కువమందిని ఎక్కించుకుని ఓవర్‌లోడ్ చేసిన వారి పర్మిట్లను ప్రభుత్వం రద్దుచెయ్యగలదని రవాణా, కార్మికశాఖామంత్రి శ్రీ బి. వి. గురుమూర్తి ఈమధ్య రాష్ట్ర అసెంబ్లీలో తెలియచేశారు.

బస్సు సర్వీసులను సరిగా నడపడంలేదన్న ఆరోపణలకుగాను పర్మిట్లు రద్దుచేయడంపై శ్రీ తెన్నేటి విశ్వనాథం అందచేసిన 'కాల్ అటెన్షన్' తీర్మానం సందర్భంగా మంత్రి ఒక ప్రకటన చేశారు.

ఈవిషయంలో బస్సులు నడిపేవారు పెద్దవారు, చిన్నవారు అన్న విచక్షణ వుండబోదని మంత్రి అన్నారు అయితే ఈవిధంగా ప్రాంతీయ రవాణా అధికారులు పర్మిట్లను రద్దుచేస్తే అందుకు సంబంధించిన పార్టీలు రాష్ట్ర రవాణా అధికారులకు, మూడవదశలో ప్రభుత్వానికి లేదా కోర్టుకు అప్పీలుచేసుకోవచ్చునని. పర్మిట్లు రద్దుచేయడం అన్నది అత్యధికమయిన పెనాల్టీఅని మంత్రి తెలియచేశారు.

ఒక పర్మిట్ రద్దుచెయ్యటం లేదా నిలిపివేయడం జరిగినపుడు అక్కడ ప్రయాణికులకు యిబ్బంది కలుగకుండా పక్కాపర్మిట్ మంజూ

దేశరక్షణకు సరిహద్దులలో రోడ్ల నిర్మాణ కృషి

[సరిహద్దు ప్రాంతాలలో మంచి రోడ్లను నిర్మించడం దేశరక్షణరీత్యా ఎంతో అవసరం. భారత దేశంపై చైనా దాడి ప్రారంభించకముందు హిమాలయప్రాంతంలోని రోడ్ల స్థితిగతులు ఈ వ్యాసంలో వివరించబడింది. అక్కడ రోడ్లను నిర్మించడం ఎంత కష్టమయిన విషయమో కూడ ఈ వ్యాసం తెలియజేస్తున్నది.]

హిమాలయ పర్వతప్రాంతంలోని సరిహద్దు ప్రాంతాలలో కొత్తగా నిర్మించిన రోడ్లు యింత వరకు దుర్గమంగావున్న ప్రాంతాలకు రోడ్డు రవాణాసౌకర్యాలు కల్పించాయి. అక్కడిదుర్గమ ప్రాంతం, అననుకూల పరిస్థితులనూ తట్టుకొని సరిహద్దురోడ్లనిర్మాణసంస్థ అగ్రగామి ప్రాంతాలలో అత్యవసరమైన ఈ రోడ్లను నిర్మిస్తున్నది.

1960 వ సంవత్సరానికి పూర్వం అక్కడ మోటారుకార్లు ప్రయాణంచేయడానికి వీలయిన రోడ్లు ఎక్కువ లేవు. జీపులు ప్రయాణంచేయడానికి నిర్మించిన కొన్నిరోడ్లు చాల తక్కువ వెడల్పుగాను, ఎగుడుదిగుడుగానూ వున్నాయి. ఇతరరోడ్లు సంవత్సరంలో ఎక్కువకాలం ప్రయాణము చేయడానికి వీలుగా వుండనే వుండవు.

సరిహద్దు ప్రాంతాలనుంచి లోతట్టు మైదాన ప్రాంతాలను కలుపుతూ నిర్మించినరోడ్లు సరైన స్థితిలో లేవు. ఈ చిన్నరోడ్లపై నసరాసరిప్రయాణాలు సాధ్యంకావు. కొన్ని గ్రామాలకుగాని, కొంతమంది సైనికులకుగాని అత్యవసర సరుకులు సరఫరాచేయడానికికూడ ఆ రోడ్లు పనికిరావు. 1960 నాటికి అక్కడ రోడ్లపరిస్థితి ఆవిధముగా వుండేది. కేంద్ర రవాణామంత్రిత్వ శాఖ 1960 లో సరిహద్దురోడ్ల నిర్మాణసంస్థను నెలకొల్పింది. అయితే ఈ సంస్థ ప్రధానమంత్రి అధ్యక్షునుగాగల ఒక ప్రత్యేకసంస్థ అజ్మాయిషీ క్రింద పనిచేస్తుంది. దైనందిన కార్యకలాపాల అజ్మాయిషీ అధికారి దీనిఉపాధ్యక్షుడైన కేంద్ర రక్షణ మంత్రికి అప్పగించారు.

సరిహద్దు రోడ్ల నిర్మాణానికి ప్రత్యేక సంస్థ

పర్వత ప్రాంతాలలో, వాతావరణ పరిస్థితులు అననుకూలంగా వున్నందున, ప్రాతం దుర్గమంగా వున్నందునా, రోడ్ల నిర్మాణానికి ప్రత్యేక నైపుణ్యం, ప్రత్యేకమైన తెలివితేటలూ అవసరం వివిధ ప్రాంతాలలో తాపక్రమం

రుచేసేవరకు తాత్కాలిక పర్మిట్లు మంజూరు చేయబడగలవని అన్నారు.

అంతకుముందు శ్రీ తెన్నేటి విశ్వనాథం తీర్మానంపై మాట్లాడుతూ, ప్రాంతీయ రవాణా అధికారి (విశాఖపట్నం) విచక్షణా రహితంగా సర్వీసులను రద్దుచేసినట్లు తెలియచేశారు.

విడిభాగాలు లేనికారణంగా రోడ్డురవాణా కార్పొరేషను బస్సులుకూడా కొన్ని నడవలేదని ఆయన అన్నారు.

విచక్షణలేకుండా పర్మిట్లురద్దుచేయకుండా ప్రభుత్వం చూడాలని ఆయన కోరారు.

ఉన్నట్టుండి మారిపోతూ వుంటుంది. కొన్ని చోట్ల వర్షాలు హెచ్చు ఆరువేలనుంచి పధ్నెనిమిదవేల ఏదువందలఅడుగుల ఎత్తుగల ప్రాంతాలలో ఈ రోడ్లనిర్మాణం కొనసాగవలసి వుంది. శీతాకాలంలో అక్కడ 30 లేక 40 అడుగుల మందాన మంచు పడుతూ వుంటుంది.

ఉత్తర సరిహద్దుప్రాంయలలో,కంట్రాక్టరుగాని పబ్లికువర్కున్న శాఖగాని ఈ రోడ్లనిర్మాణకార్యక్రమాన్ని నిర్వహించలేదు. ఇందుకోసం ఒక ప్రత్యేక ఇంజనీర్ల దళాన్ని ఏర్పాటుచేశారు. సైన్యంలోమాదిరిగా దేశంలోని అన్ని ప్రాంతములనుంచి నిపుణ కార్మికులను, మామూలు కార్మికులను, యింజనీర్లను చేర్చుకుని కొన్ని యూనిట్లు నిర్మించారు. ఇప్పుడు యింజనీర్ల ప్రత్యేకదళంలో వెయ్యిమంది ఆఫీసరులు, ఏబదివేలమంది యితర సిబ్బంది వున్నారు. నౌకాదళ ఉద్యోగులను, సైనికదళ ఉద్యోగులను కూడ దీనిలోకి తీసుకున్నారు.

ఈసంస్థ **1727** మైళ్ళ మొత్తం పొడవుగల క్రొత్తరోడ్లను నిర్మించింది. 1630 మైళ్ళ మొత్తం పొడవుగల రోడ్లకు మరమ్మతులు చేసింది.

ఈ రోడ్లనిర్మాణ కలాపాలను నిర్వహిస్తున్నా వారు ఏక్షణంలో ఏ ప్రమాదానికి గురికావలసివస్తుందో ఎవరికి తెలియదు. పనిచేస్తున్న యంత్రాలు ఏటవాలుగానున్న ఈ రోడ్లవెంట జారిపోవటంకద్దు. సిక్కింలో ఒక కాళరాత్రి ఆకస్మికంగా వరద రావటంతో 75 మంది ప్రాణాలు కోల్పోయారు, బదరీనాథ్‌కు వెళ్ళే రోడ్డుమార్గంలో కొండ విరిగిపడి 20 మంది మరణించారు. ఈశాన్య సరిహద్దు ప్రాంతములో ఒక మదపుటేనుగ ఒక మోటారు ట్రక్కును క్రిందికి త్రోసివేయడంవల్ల 9 మంది మరణించారు.

అక్కడ చలి ఎంత విపరీతంగా వుంటుందంటే, వాడుకచేయడానికిముందు డీసెల్ ఆయిలును కూడ కరిగించాలి. అంటే డీసెల్ నూనె కూడ గడ్డకట్టుకుపోతుందన్నమాట. రోడ్లసర్వే జరిపేవారు ప్రాణాలను బిగపట్టుకు పనిచేయాల్సిందే. వారికి కావలసిన ఆహారం, తిండి విమానాల ద్వారా పైనుంచి క్రిందకు పడవేయాల్సిందే.

ఈ సంస్థ 1800 అడుగులఎత్తునవున్న ప్రాంతములో ఒక రహదారి నిర్మించారు. ఈశాన్య సరిహద్దుప్రాంతంలో కీలకంగావుండే ఒక రోడ్డు నిర్మించారు. ఈ విద్యుక్తధర్మనిర్వహణలో 850 మంది అసువులుబాశారు.

హిమాలయ పర్వత ప్రాంతంలోని లోతట్టు ప్రాతాన్నిగాని, బదరీనాథ్ ప్రాంతంలోగాని, ఈశాన్యసరిహద్దు ప్రాంతంలోని తూర్పుకొనకుగాని వెళ్ళిచూస్తే, ఈ ప్రత్యేక ఇంజనీర్ల దళం త్యాగాల ఫలితంగా నిర్మించబడిన రోడ్లపైన అక్కడివారు సుఖవంతమైన ప్రత్యక్షంగా చూడవచ్చు.

ఈ సంస్థ ప్రశంసనీయమైన కృషినే నిర్వహించింది. అయితే యింకా సాధించవలసింది ఎంతోవుంది. మన ఉత్తరసరిహద్దును రక్షిస్తున్న జవాన్లు సునాయాసంగా రాకపోకలు సాగించడానికి మరికొన్ని రోడ్లనునిర్మించడానికి ఈసంస్థ సన్నాహాలు చేస్తున్నది.

ఆంధ్రప్రదేశ్‌కు క్రొత్త రైలుమార్గాల ఆవశ్యకం

ఆంధ్రప్రదేశ్ వైశాల్యం 106286 చ.మైళ్లు. జనాభా దాదాపు నాల్గుకోట్లు. అయితే ఇంత వైశాల్యము, ఇంత జనాభాకుతగు రవాణాసౌకర్యాలు ఇంకా కల్పించబడలేదు. ముఖ్యంగా కొత్తరైలుమార్గాల విషయంలో మనయందు కేంద్రం శీతకన్నువేసిందనే చెప్పాలి. ఎందుచేతనంటే ఇంతటి విశాలమైన ప్రాంతంలోను 1963 మార్చి 31 నాటికి ఉన్న రైలుమార్గాలు 4583 కిలోమీటర్లకు మించి లేవు.

స్వాతంత్ర్యం వచ్చినదగ్గరనుంచి రాష్ట్రంలో రైల్వేశాఖవారు నిర్మించిన కొత్త రైలుమార్గం 26.31 మైళ్ళకు మించిలేదు. యుద్ధకాలంలో కాకినాడ-కోటిపల్లి రైలుమార్గాన్ని ఎత్తివేశారు. అది ఇంతవరకు పునరుద్ధరింపబడలేదు.

అంతేగాక రాష్ట్రంలో వెనుకబడిన ప్రాంతాలు వున్నాయి. ఆ ప్రాంతాలలో రైలుమార్గాలు అసలే మృగ్యం. ఆ ప్రాంతాల మీదుగా ఒకటో అరో రైలుమార్గంపోతున్నా అది ఆప్రాంతపు అవసరాలను దృష్టిలోపెట్టుకొని నిర్మించబడిందికాదు.

ఆంధ్రప్రదేశ్ గుండా మూడు పెద్ద రైలుమార్గాలు పోతున్నాయి. ఇవి ఉత్తర దక్షిణ భారతదేశాలను కలుపుతూవున్న పెద్దమార్గాలు. అంతేగాని ఈ ప్రధానమార్గాలను ఒకదానితో ఒకటిని కలుపుతూవున్న ఆంతర రైలుమార్గాలు ఏమీకావు. దేశానికిస్వాతంత్ర్యంవచ్చి 18 సం॥లు దాటిపోతున్నా, ఈ మాత్రపు చిన్నపనులు కూడా ఎందుకు జరుగలేదు అని అడిగాము అనుకోండి. అందుకు ప్రయోజనంలేని సమాధానములు అనేకం లభిస్తాయి. అయితే యీ పెద్ద మార్గాలను ఒకదానితోఒకదానినికలిపే అంతర రైలుమార్గాలు లేనందువలన మామూలు జనాలకు ప్రయాణసౌకర్యాల లోపం కావడమేగాక వస్తువులరవాణాకుగూడా అనేకమైన ఇబ్బందులు తటస్థమాతున్నాయి.

ఆంధ్రప్రదేశ్‌లో రైల్వేవారు జంటమార్గాలను నిర్మించటం పెట్టుకున్నారు కాని అందుకు బదులు వేరు రైలుమార్గాలనే నిర్మించివుంటే ఎంతో ప్రయోజనం నెరవేరివుండేది.

జంటరైలుమార్గాల నిర్మాణానికి ఒక స్థల విషయంలో కొంతకలిసివచ్చినా తక్కినఖర్చులు పెద్దగా కలిసివచ్చినట్లు చెప్పలేము. పైగా యీ జంటమార్గాల నిర్మాణంవల్ల కలిగిన ఫలితం కూడా అట్టే కనిపించడంలేదు జనానికిగాని, సరుకురవాణాకుగాని కొత్త అవకాశాలుగాని వీళ్ళుగాని కల్గలేదు.

అసలు రైలుమార్గ నిర్మాణవిషయంలో పరిశ్రమలకు యిచ్చిన ప్రాధాన్యం వ్యవసాయానికి ఇవ్వకపోవడంచేత అంతా యిట్లా అసమంజసముగా తయారైపోయింది. రైలుమార్గపు సౌకర్యాలు సుష్టుగా వున్నచోట విద్యుత్తురైలుమార్గాల నిర్మాణానికిదిగడంజరుగుతున్నది ఇక్కడా పరిశ్రమలకే ప్రాధాన్యం యివ్వడం జరుగుతున్నది. అంతేగాని దేశంలో రైలుసౌకర్యాలు లేని ప్రాంతాలలో కొత్త రైలు మార్గాలను నిర్మిస్తే ఇంతకన్నా యెక్కువ లాభం కల్గడమే

గాక దేశంకూడా త్వరితంగా అభివృద్ధిచెందడానికి వీలుయేర్పడేది.

అభివృద్ధి అంటూ ఒకచోట కొనసాగి ఉన్నప్పుడు అన్నిసౌకర్యాలు అభివృద్ధిచెందిన ప్రాంతానికే సమకూర్చబడటం యెంత సహేతుకమో ఆలోచించుకోవలసిన అవసరం వుంది దేశంలో బ్రిటీష్‌వారి కాలంలో మద్రాసు, బొంబాయి, కలకత్తావంటి కొన్నిప్రాంతాలు మాత్రమే అభివృద్ధికి నోచుకున్నాయి. ఇప్పుడుకూడా అదే ప్రాంతాల అభివృద్ధికి ఎక్కువ ప్రోత్సాహము సమకూర్చబడుతున్నది. ఇది మన ప్రణాళికలకు సంబంధించిన ఆలోచనలలోనేగాక మనలో కూడా వున్న లోపాన్ని సుస్పష్టం చేస్తున్నది.

దేశంలో పరిశ్రమలు యెంత ముఖ్యమో వ్యవసాయం అంతకన్నా ముఖ్యమైంది. వ్యవసాయంకూడా యిప్పుడు అన్ని దేశాలలోను పరిశ్రమగానే పరిగణించబడుతున్నది. పరిశ్రమలకు కావలసిన ముడిసరుకులువ్యవసాయరంగంనుంచే రావాలి దేశంలో ఆహార సమస్య తీరాలన్నా వ్యవసాయరంగం అభివృద్ధి ముఖ్యం. అయితే ఈ అభివృద్ధితోబాటు రవాణాసౌకర్యాలుకూడా పెంపొందని పక్షంలో సరుకు కదలదు. మన దేశమేమి, రాష్ట్రమేమి గ్రామాలకు ఆలవాలమైనదైనందువల్ల వ్యవసాయం గ్రామాల భారీ పరిశ్రమ అయినందువలన రవాణాసౌకర్యాలు, ముఖ్యంగా రైలు మార్గపు సౌకర్యాలు, వ్యవసాయపరిశ్రమ అతివ్యాప్తంగావున్నప్రాంతాల్లో కల్పించబడకపోయినపుడు యెంత పంటపండినా అది త్వరితగతిని మార్కెట్టులకు ఎక్కదు.పల్లెలనుండి రైలుషెడ్‌లకు సరుకును తోలుకొని రావడము, అమ్మటము ఇవి రైతుచేయవలసి వుంటుంది. ఇది ఖర్చుతోకూడిన విషయము. లారీలతో తోలాలన్నా లేక రెండెడ్ల బండ్లతో తోలాలన్నా కిరాయికాకతప్పదు. ఇది ఒక విధమైన అదనపు పన్ను. అందువల్ల ధాన్యం వ్యాపారంలో దళారీలు అధికంకావడం మొదలైన పనులన్నీ జరుగుతున్నాయి. అట్లాకాక వ్యవసాయ ప్రాంతంలోకూడా రైలు మార్గపు సౌకర్యాలు తగినట్లు వుంటే సరుకు మార్కెటుకెక్కడానికి యిప్పుడు పడుతున్నంతకాలం పట్టదు. రైలుమార్గాలు పంటప్రాంతాలకు అందిపుచ్చుకున్న విధంగా వుండాలి.

ఇప్పుడు మన దేశంలో యింతటి అభివృద్ధికి రైలుమార్గాలవిషయంలో సాధించడం సాధ్యం కాదే అనుకుందాము. కాని కొత్త రైలు మార్గాల నిర్మాణం విషయంలో పరిశ్రమలకు ఎంత ప్రాధాన్యం యివ్వడం జరుగుతున్నదో అంతటి ప్రాధాన్యం యివ్వడం అవసరం.

అందుకే ఆంధ్రప్రదేశ్ ప్రభుత్వం భారత ప్రభుత్వాన్ని ఈ క్రింది కొత్త రైలుమార్గాలను కూడా ప్రణాళిక కాలములోనే నిర్మించవలసినదిగా అర్థించివున్నది.

(1)ఒంగోలునుంచి నాగార్జునసాగర్ మీదుగా హైదరాబాద్‌కు బ్రాడ్‌గేజి మార్గము తర్వాత దీనిని సిర్‌పూరు కాగజ్‌నగర్ వరకు బ్రాడ్‌గేజి మార్గంగా విస్తరింపవచ్చు.

(2) రాయచూర్ నుంచి శ్రీరామ్‌నగర్, నల్గొండ, ఖమ్మం మీదుగా కొత్తగూడెం వరకు మీటర్‌గేజి రైలు మార్గం. ఈ మార్గములో ఖమ్మంనుంచి మాచెర్లదాకా ఒక బ్రాంచి లైనును నిర్మింపవచ్చు.

(3) కొత్తగూడెంనుంచి భద్రాచలంమీదుగా విశాఖపట్నందాకా ఒక బ్రాడ్ గేజి మార్గము. భద్రాచలం నుంచి బైలదిళ్ళ వరకు యింకో మార్గం వెయ్యవచ్చు

(4) రామగుడంనుంచి నిజామాబాద్ దాకా బ్రాడ్ గేజి మార్గము.

(5) నెల్లూరు నుంచి మైదుకూరు వరకు బ్రాడ్ గేజి మార్గము

(6) నంద్యాలనుంచి మైదుకూరు కడప; పీలేరు, పాకాలమీదుగా కాట్పాడి వరకు ఒక బ్రాడ్ గేజి మార్గము.

(7) హౌరా – మద్రాసు మెయిలును కాకినాడ మీదుగా నడిపించడానికి వీలుగా కాకినాడ పిఠాపురము లమధ్య ఒక రైలుమార్గము.

ఈ ప్రతిపాదనలు మూడవ ప్రణాళికలో చేర్చలేదు. ఇప్పుడు ఒంగోలు – హైదరాబాద్ మార్గాన్ని గూర్చి ఆలోచిస్తామంటున్నారు. కొత్తగూడెం, విశాఖపట్నం మార్గము సర్వేలో వుంది. కొత్తగూడెం కాకినాడను రైలు మార్గాలలో కలపాలని గూడా ఆంధ్రప్రదేశ్ ప్రభుత్వం కోరుతున్నది. అయితే యిప్పుడు ఆలోచిస్తామని అన్నది. ఆలోచించవలసి వున్నవి నాల్గవ ప్రణాళికలో చేరునో, చేరవో యెవ్వరూ చెప్పలేరు. రాష్ట్ర ప్రభుత్వం యిప్పుడు నాల్గవ ప్రణాళికలో కనీసం ఈ రెండు మార్గాలనైనా— అనగా ఒంగోలు—హైదరాబాద్, కొత్తగూడెం కాకినాడ మార్గాలనైనా మంజూరుచేస్తుందనే ఆశాతంతువు పట్టుకు వ్రేళ్ళాడుతున్నది.

అయితే రైలు మార్గాల నిర్మాణం పూర్తిగా కేంద్రాయత్తం అయివున్నంతవరకూ పనులు యిట్లా అస్తవ్యస్తంగానే జరుగుతూవుంటాయి. ప్రధాన రైలుమార్గాల నిర్మాణ నిర్వాహణలు కేంద్రమున్నూ యే రాష్ట్రంలో అవసరమైన రైలు మార్గాలను ఆ రాష్ట్రమున్నూ నిర్మించుకునే యేర్పాటు వుండి, ఆ విధంగా రైల్వే రవాణ వ్యవస్థ వికేంద్రీకరింపబడితేతప్ప ఈరైలు మార్గాల అభివృద్ధి అస్తవ్యస్తంగానే వుంటుంది ఎందుచేతనంటే మన దేశంలో పనులు జరగక పోవడానికి జాతీయదృష్టి ఒకటి ప్రధాన కారణం అవుతున్నది. ఒక జరుగుతున్నపనివలన దేశంలో అభివృద్ధిలో అసమస్థితి అధికమైపోతూ వున్నా అందుకుకూడ జాతీయ భావమూ, జాతీయదృష్టి కారణాలైపోతున్నాయి రాష్ట్రాలులేక దేశంలేదు. ప్రజలులేక జాతీ లేదు. రాష్ట్రాలయొక్క' ప్రజలయొక్క అభివృద్ధిలో తుల్యస్థితిని పాటించనప్పుడు. ఏదృష్టిలో పనులు జరిగినా జరగవచ్చుగాని, అది జాతీయదృష్టిలో జరుగుతున్నట్లు మాత్రం చెప్పడానికిలేదు. అందువల్ల మన ఆలోచనలలోనేగాక చేతలలోకూడ తుల్యదృష్టి ప్రస్ఫుటం కానంతవరకు, ఆ తుల్యదృష్టితో దేశంయొక్క సర్వతోముఖాభివృద్ధిని సాధించాలని పెట్టుకోనంతవరకు మన దేశపు అభివృద్ధి అసమంగాను, ఆ అభివృద్ధి ఫలితాలు వక్రగాను వుండకతీరదు.

తపాలా సౌకర్యాలు - వాటిపురోగతి

మీకు తెలుసా ?

దేశంలో ప్రభుత్వం నిర్వహిస్తున్న పెద్దవ్యవస్థలలో రెండోది తపాలాశాఖ.

మనకు స్వరాజ్యం వచ్చాక మహత్తరాభివృద్ధి సాధించింది తపాలాశాఖ. తపాలా సౌకర్యాల పెరుగుదల నాలుగింతలు

పట్టణప్రాంతాలలోనేకాదు. గ్రామగ్రామానికీ విస్తరించి అన్నిమూలలా అలముకొని ఎక్కడపడితే అక్కడ ఈనాడున్నవి తపాలా సౌకర్యాలు

తపాలాశాఖ ప్రగతిని నిరూపించడానికి మరికొన్ని వివరాలు

1. ఒక దశాబ్దం క్రిందట లక్షాఎనభైఆరువేలకు కొంచెంపైగా గ్రామాలలో మాత్రమే తపాలాసౌకర్యాలుండేవి. తృతీయ పంచవర్ష ప్రణాళిక ఆఖరుకి 527000 గ్రామాలకు ఈ సౌకర్యాలు విస్తరించాయి. వెనుకబడిన ప్రాంతాలు కొన్నింటిలో యేర్పాటుచేయబడిన తపాలా కార్యాలయాలు లాభసాటిగా లేనిమాటనిజమే. అయినా ప్రజల సౌకర్యంకోసం అవి వుంటూనేవుంటై.

2 1947 లో దేశంలో 22112 పోస్టాఫీసులుండేవి. ఇప్పుడు లక్షకుపైగా పెరిగాయి

3 రెగ్యులర్ తపాలాకార్యాలయాలే కాకుండా అహమ్మదాబాద్, బొంబాయి, కలకత్తా, ఢిల్లీ, మదరాసు. నాగపూర్‌లలో 10 సంచార తపాలాకార్యాలయాలు పనిచేస్తున్నాయి. 27 నగరాలలో రాత్రిపూట పనిచేసే 41 పోస్టాఫీసులు పనిచేస్తున్నాయి.

4. స్వరాజ్యంవచ్చిన కొత్తలో తపాలాశాఖ ఏడాదికి 12½ కోట్లు తపాలాసామాగ్రి బట్వాడా చేసేది. ఇప్పుడు ఈశాఖ ఏడాదికి 500 కోట్లు తపాలాసామాగ్రి బట్వాడా చేస్తున్నది. పెరుగుదల నాలుగురెట్లు

5. మనదేశంలో తపాలాసర్వీసులను అభివృద్ధిచెందిన దేశాలలోనివాటితో సరిపోల్చవచ్చు. అమెరికా, కెనడా, ఆస్ట్రేలియా దేశాలలో వరుసగా సగటున 264,762,942 చదరపు కిలోమీటర్ల ప్రాంతానికి ఒక్కొక్క తపాలా కార్యాలయం చొప్పున వుంటే, ఈదేశంలో సగటున 35, 47 చదరపు కిలోమీటర్లకు ఒక్కొక్క తపాలా కార్యాలయం చొప్పునవుంది.

నాలుగో ప్రణాళికా కాలలో చేయదలచిన పనులు

అ. తపాలా సౌకర్యాలకు ఇప్పుడున్న ఏర్పాట్లు కట్టుదిట్టంచేసి ఇంకా మెరుగుపరచడం.

ఆ. గ్రామప్రాంతాలలో

1. టపా త్వరగానూ, ఎక్కువసార్లు బట్వాడా చేసేట్లు.
2. కొన్ని బ్రాంచికార్యాలయాలస్థాయిని ఉపకార్యాలస్థాయికి పెంచటానికి కృషిజరుగుతుంది.

ఇ. పట్టణప్రాంతాలలో

1. సంచార తపాలాకార్యాలయాలను, రాత్రిపూట పనిచేసేతపాలాకార్యాలయాలను ఎక్కువగా ఏర్పాటుచేసి తపాలాసౌకర్యాలు అభివృద్ధిపరచడం.
2. తపాలాశాఖలో కొన్నిరకాల పనులు చేయటానికి యాంత్రికసౌకర్యం కలుగచేసి తద్వారా ప్రజలకింకా ఎక్కువ సౌకర్యాలు కలుగచేయడం జరుగుతుంది.

డ్రైవర్లకు హితోపదేశం

చలన చిత్రాలద్వారా సాధ్యమా?

[థియో మ్యుల్లాన్]

పశ్చిమ జర్మనీలో ప్రతి సంవత్సరమూ వేల కొలది ప్రజలు రోడ్డు ప్రమాదాలమూలంగా మరణిస్తూ, అసంఖ్యాకులు గాయపడుతూ వుంటారని ఆమధ్యనే పత్రికలలో వార్తలు వెలువడ్డాయి. ఈలాంటి ప్రమాదకర పరిస్థితి పెరిగితే కష్టం. దీనికో మార్గం ఆలోచించాలి. జర్మనీ ప్రతిపాదించిన కొత్త మార్గమే వ్యాససారాంశం.

మ్యూనిచ్ (డాడ్) జర్మనీలాంటి గొప్ప దేశాలలో ప్రతిరోజూ ప్రజలు యెదుర్కొనవలసిన సమస్యలలో రోడ్లపై రాకపోకల సమస్య కూడా ఒకటి రోజు రోజుకూ వాహనాల సంఖ్య, వాహన చోదకుల సంఖ్య ఎక్కువవుతుండటం వలన ఈసమస్యకై యిక్కడి పెద్దలంతా తీవ్రంగా చర్చిస్తున్నారు

ఎవరెలాంటి విధానాన్ని కనుగొన్నా, అది అందరికీ అనువుగా నచ్చేది అయితేనే మంచి ఫలితాన్ని యివ్వగలుగుతుంది ఈ ఉద్దేశాన్నే మనసులోవుంచుకొని మార్సెల్ మేర్న్యాద్వారా దీనికొక మార్గోపాయాన్ని పశ్చిమ జర్మనీ ట్రాఫిక్ అధికారులు కనుగొన్నారు

మార్సెల్ మేర్న్యా జర్మనీలోని ప్రసిద్ధ కళాకారుడు ఎలాంటి కళాఖండాన్నయినా తయారు చేయుటం ఆయనకు నిమిషాలమీద పని. బాగా ప్రసిద్ధి పొందినవాడు, నలుగురి దృష్టినీ బాగా ఆకర్షించినవాడూ కావటంవలన అతని పేరు ప్రఖ్యాతులను ట్రాఫిక్‌వారు కూడా సద్వినియోగం చేసుకోవాలని ఉబలాటపడటంలో ఆశ్చర్యం లేదు.

డ్రైవింగులో మెళుకువలు యెలాంటివో విశదీకరిస్తూ మార్సెల్ మేర్న్యా తయారుచేసి వినోదాత్మకం, విజ్ఞానాత్మకం అయిన సినిమాను ట్రాఫిక్ ఎగ్జిబిషన్‌లోనే ప్రతిరోజూ ప్రదర్శించేసరికి యిది చూపరులను బాగా ఆకర్షించింది.

ట్రాఫిక్‌లో యెలాంటి ప్రమాదాలు యెలా జరగటానికి అవకాశాలున్నాయో తెలుపుతూవుండే ఈ చిత్రం వచ్చిరాని డ్రైవింగ్‌వలన సంభవించే నష్టాలను కూడా కూలంకషంగా వివరించింది. ట్రాఫిక్ ఎంతో క్లిష్టమైన అంశం. కారు వేగంతో వెళుతున్నపుడు, దీని తదుపరి ఏం జరుగుతుందో అనే ముందు చూపుకనుక వుంటే ప్రమాదాలను నివారించటం సులభం అనే సందేశాన్ని వినిపించటమే ఈ చిత్రం ప్రత్యేకత

పశ్చిమ జర్మనీలో చాలామందికి యిటీవలి రోజుల్లో కారును 'నడపడంమీద' మక్కువ యెక్కువయింది. ఈ పరిణామం అకస్మాత్తుగా వచ్చేసరికి, చాలామంది అనుభవశూన్యులయిన డ్రైవర్లుకూడా తయారుకాక తప్పలేదు ట్రాఫిక్ కేంద్రాలలో యెలా తప్పుకుంటూ, మెలకువతో ప్రవర్తించవలసిందీ తెలియనికారణాన వీరంతా కలసి కొత్త సమస్యలకు ప్రాణంపోసినవారయినారు. ఒక్క 1964 లోనే 1.5 మిలియన్లమంది కొత్త కార్లకోసం రిజిష్టరు చేశారు కొత్తగా డ్రైవింగ్ చేసేవారి సంఖ్య కూడా ప్రతియేటా దాదాపు ఒక మిలియను వుంటోంది. మొత్తం వున్న 15 మిలియన్లమంది డ్రైవర్లలో గత యేడు సంవత్సరాల్లో 75 శాతం మందికి లైసె

న్నులు లభించాయి. ప్రమాదాలకు వీరంతా తోడ్పడ్డారేగాని నివారణకు సాయపడినవారు అంత యెక్కువగా కనిపించరు.

ఏమయినా ఈ కృషి కొనసాగించడానికి ఈ అంశంయొక్క ప్రాముఖ్యతను ప్రజల హృదయాలలో బాగా నాటుకపోయేలా ఉద్బోధించటానికి యిదే సరిఅయిన తరుణం అని ట్రాఫిక్ అధికారులు యోచనచేశారు. ప్రమాదాలు, గాయాలు నివారించాలంటే యెవరయినా మంచి డ్రైవింగ్ నేర్చుకొనితీరవలసిన అవసరం యెంతయినావుంది. డ్రైవరుకు ముందు యేమి జరుగనున్నదో అన్న దృష్టి లేకపోవటంవల్లనే ప్రమాదాలుసంభవిస్తుంటాయనిఅధికారులఅమ్మకం. మార్సల్ మేర్సా చిత్రంలో వివరించబడినట్లు "డిఫెన్స్ డ్రైవింగ్" చాలా అవసరమని పశ్చిమ జర్మనీ వైద్యులు, మనస్తత్వ శాస్త్రజ్ఞులు డా॥ మున్స్ అంటున్నారు. వేలకొలది డ్రైవర్లయిన ప్రజలతో మాట్లాడిన అనంతరం ఆయన ఈ నిర్ణయానికి వచ్చారు. కేవలం ట్రాఫిక్ నిబంధనలను బట్టీయంవేసి, యిరవై నాలుగు గంటలూ వాటినే మనసులో పెట్టుకొనటంవల్ల కలిగే ప్రయోజనం అంతగా వుండదని ఆయన కథనం. ఎవటివ్యక్తి నడిపేకారు ఏ దిశలో వెళ్లే అవకాశం వుందో యోచిస్తూ, దానికి అనుగుణంగా ముందుగానే తన వాహనాన్ని నడుపుకోవటం "డిఫెన్స్ డ్రైవింగ్".

డా॥ మున్స కేవలం యీ సూత్రం ప్రతిపాదనతోనే తన కర్తవ్యాన్ని ముగించలేదు ప్రజల ప్రభుత్వముయొక్క సహాయ సహకారాలతో ఆయన యీ ట్రాఫిక్ నియమావళిమీద ఇంకా పరిశోధనలు కొనసాగిస్తూ, వీటినిగురించి యిదమిద్ధంగా విపులీకరిస్తారు



విజయవాడ మునిసిపల్ టాక్సీస్టాండులో ఆగస్టు 15 న విజయవాడ మ్యునిసిపల్ ఛైర్మన్ శ్రీ యస్. యం. ఎ. ఖుద్దూస్ ఉపన్యసిస్తున్న దృశ్యం.

తెలంగాణా డిప్యూటీ ట్రాన్సుపోర్టు కమీషనరు

శ్రీ పి. యస్. రాజగోపాలరాజు, బి. ఏ., బి. యల్. గారి

— టూరు ప్రోగ్రాము —

28 – 7 – 65	నిజామాబాద్ వెడతారు
29 – 7 – 65 30 – 7 – 65	రీజనల్ ట్రాన్సుపోర్టుఆఫీసు యిన్‌స్పెక్టుచేస్తారు
31 – 7 – 65	తిరిగి హైదరాబాద్ చేరుతారు.
17 – 8 – 65	జహీరాబాద్ వెళుతారు. జహీరాబాద్ చెక్‌పోస్టును ఇన్‌స్పెక్షను చేస్తారు రాత్రికి సంగారెడ్డివెళుతారు.
18 – 8 – 65	అల్లాదుర్గ్, పిట్లామ్ మీదుగా బోధన వెళుతారు. అల్లాదుర్గము, పిట్లాం చెక్‌పోస్టులను తనిఖీచేస్తారు. రాత్రికి బోధన్‌లో వుంటారు.
19 – 8 – 65	సాలోర, నిజామాబాద్‌ల మీదుగా అదిలాబాద్ వెళుతారు. సాలోర, కామోయి చెక్‌పోస్టులను తనిఖీ చేస్తారు.
20 – 8 – 65	తిరిగి హైదరాదాద్ వెళుతారు.
25 – 8 – 65	వరంగల్ వెళుతారు.
26 – 8 – 65 టు 27 – 8 – 65	వరంగల్ రీజనల్ ట్రాన్సుపోర్టు ఆఫీసరుగారి ఆఫీసును తనిఖీ చేయుట
28 – 8 – 65	తిరిగి హైదరాదాద్ వెళుతారు.
7 – 9 – 65	హైదరాబాదునుండి ఖమ్మం చేరెదరు.
8 – 9 – 65	ఖమ్మంలో మోటారువెహికిల్ యిన్‌స్పెక్టరుగారిఆఫీసు పరిశీలించి సాయంత్రం నల్లగొండ చేరెదరు.
9 – 9 – 65	నల్లగొండనుండి హైదరాబాదు తిరిగి చేరెదరు,

— :o: —

కడప రీజనల్ డిప్యూటీ ట్రాన్సుపోర్టు కమీషనర్

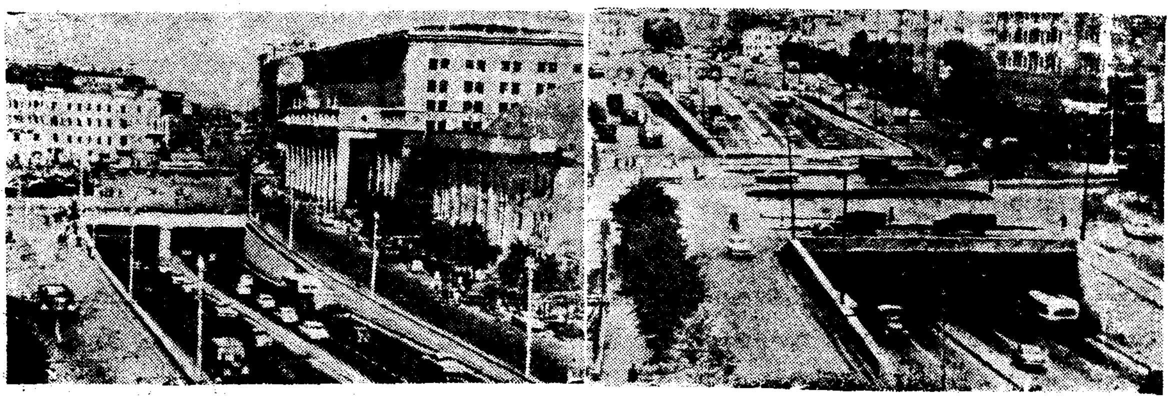
శ్రీ జె. అప్పారావు, ఎం. ఏ. గారి టూరుప్రోగ్రాము

30 – 8 – 65	కడపనుండి తిరుపతిమీదుగా తిరుమల చేరుట.
31 – 8 – 65	తిరుమలలో వుంటారు.
1 – 9 – 65	తిరుమలనుండి నెల్లూరు జేరుట
2 – 9 – 65	నెల్లూరునుండి తడ వెళ్లుట.
3 – 9 – 65	తడనుండి పుత్తూరుమీదుగా చిత్తూరు చేరుట.
4 – 9 – 65	చిత్తూరులో అప్పీళ్ళవిచారణలో పాల్గొనుట.
5 – 9 – 65	చిత్తూరునుండి కడప తిరిగి వెళ్ళెదరు.
8 – 9 – 65	కడపనుండి కర్నూలు వెళ్ళెదరు.
9 – 9 – 65	కర్నూలులో వుంటారు.
10 – 9 – 65	కర్నూలునుండి తిరిగి కడపచేరుతారు.

ఆంధ్రప్రదేశ్ ట్రాన్సుపోర్టు కమీషనర్

శ్రీ హెచ్. సాంబమూర్తి, ఐ. ఏ. యస్. గారి టూరుప్రోగ్రాము

2 – 9 – 65	హైదరాబాదునుండి విజయవాడ వస్తారు.
3 – 9 – 65	విజయవాడలో వుంటారు.
4 – 9 – 65	విజయవాడ రీజనల్ ట్రాన్సుపోర్టుఆఫీసు పరిశీలనజరుపుతారు.
5 – 9 – 65	తిరిగి హైదరాబాదు చేరుతారు.



టెలిఫోన్ సౌకర్యాల శీఘ్ర విస్తరణ

దేశంలో 1947 లో వాడకంలోవున్న టెలిఫోన్లసంఖ్య 1,69,400 మాత్రమేకాగా ఇప్పుడు వీటిసంఖ్య 7,32000 కు పెరిగింది తృతీయపంచవర్ష ప్రణాళిక ఆఖరునాటికి దేశంలో టెలిఫోనులసంఖ్య 9,61000 లకు పెరగ గలదని అంచనా. ఈరంగంలో అత్యంత ఆధునిక యంత్ర సాధనాలను వినియోగంలోనికి తీసుకొనిరావడం జరుగుతోంది ఫలితంగా టెలిప్రింటర్ సౌకర్యాల విస్తరణ జరిగింది ఒకపట్టణంలోని టెలిఫోనుచందాదారు మరోపట్టణంలోని టెలిఫోనుచందాదారుతో ఏకాయెకిగా మాట్లాడుకోవడానికి క్రొత్తసౌకర్యం కల్పించారు. దేశంలో క్రమంగా అన్నిప్రాంతాలలోను టెలీకమ్యూనికేషన్ సౌకర్యాలవిస్తరణ జరుగుతోంది

చందాదారు ట్రంక్‌డయలింగ్

చందాదారు ట్రంక్‌డయలింగ్ పద్ధతి అమలులోకి రావడంచేత ఇప్పుడు ఢిల్లీలోవున్నవ్యక్తి పాట్నాలోవున్న మరొకవ్యక్తితో యెకాయెకిగా టెలిఫోనులో సంభాషణ జరుపవచ్చును. ఈ రెండునగరాలమధ్య 1000కిలోమీటర్లపైచిలుకుదూరం ఇందునిమిత్తం టెలిఫోను తీగలు వెయ్యటం జరిగింది. దీనికి 1965 జులై 20 వ తేదీన భారతప్రధానమంత్రి శ్రీ లాల్ బహదూర్ శాస్త్రి ప్రారంభోత్సవం జరిపారు. ఈ రెండు నగరాలమధ్య ఇటువంటి సౌకర్యాం కలిగించడానికి అవసరమైన ఎలక్ట్రానిక్ యంత్ర సాధనములన్ని దేశంలోనే తయారయ్యాయి. అంతే కాదు. వీటితాలూకు నమూనాలు తంతి తపాల శాఖతాలూకు టెలీ కమ్యూనికేషన్ పరిశోధన కేంద్రంలో తయారుచేయడం జరిగింది. వీటిని బెంగుళూరులోని టెలిఫోన్ల తయారీ ఫ్యాక్టరీలో (భారత టెలిఫోన్ పరిశ్రమలు) ఉత్పత్తి అయ్యాయి.

ఇందుకు కావలసిన కోఏక్సియల్ కేబుళ్ళు రూపనారాయణపూర్‌లోని హిందూస్తాన్ కేబుళ్ళ ఫ్యాక్టరీ లిమిటెడ్ కంపెనీలో తయారయ్యాయి.

చందాదారు ట్రంక్‌డయలింగ్ పద్ధతి మూలంగా ఇటువంటి కొత్త సౌకర్యం ఇంతకుపూర్వమే లక్నో - కాన్పూర్, ఢిల్లీ- ఆగ్రా, ఢిల్లీ- జయపూర్, ఢిల్లీ- కాన్పూర్, ఆగ్రా - కాన్పూర్ నగరాలమధ్య కల్పించడం జరిగింది. వచ్చే సంవత్సరంలో ఢిల్లీ - లక్నో, ఢిల్లీ - మీరట్, ఢిల్లీ - అహమ్మదాబాదు, మదరాసు బెంగుళూరు, ఢిల్లీ- జలంధరు నగరాలమధ్య కూడా యిటువంటి సౌకర్యం కల్పిస్తారు మును ముందు ట్రంక్ ఆటోమేటిక్ ఎక్స్చేంజీలు ఏర్పాటుకావడంతో ఈ కొత్త సౌకర్యాలను పెద్ద యెత్తున శీఘ్రంగా విస్తరింపచెయ్యడానికి వీలవుతుంది.

1966 సంవత్సరాంతముగా ఢిల్లీ, మదరాసు, బొంబాయి నగరాలలో క్రాస్‌బారు పద్ధతిఅవలంభించే ఆటోమేటిక్ ఎక్స్చేంజీలు ఏర్పాటు చేస్తారు విదేశాలనుండి దిగుమతి చేసుకొన్న యంత్రాలు అమర్చి ఈ కేంద్రాలను నెలకొల్పడం జరుగుతుంది. క్రాసుబార్ యంత్రసాధనాలను బెంగుళూరులోని భారత టెలిఫోను పరిశ్రమలలో తయారు

చెయ్యడం ప్రారంభిస్తారు. ఇక్కడ ఈ రకం యంత్రపరికరాలు శీఘ్రంగా తయారైతే దేశములో కొత్తగా యింకాకొన్ని ట్రంక్ ఆటోమేటిక్ ఎక్స్ఛేంజీలు ఏర్పాటుచెయ్యటానికి వీలుకలుగుతుంది

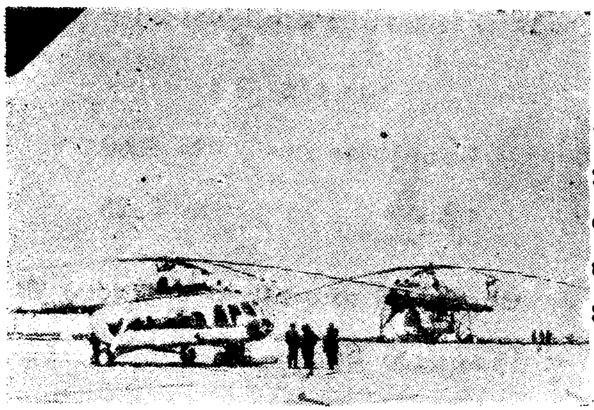
అసన్‌సోల్ - ఢిల్లీ- బొంబాయి, ఢిల్లీ- అంబాలా - జలంధర్, బొంబాయి- బెంగుళూరు మద్రాసు, మద్రాసు-తిరుచునాపల్లి- కోయంబత్తూరు - ఎర్నాకులం నగరాలమధ్య రు 17 కోట్ల ఖర్చుతో కోఏక్సియల్ కేబుళ్ళు వెయ్యడము శీఘ్రముగా జరుగుతోంది. కలకత్తా - ఉత్తరబెంగాలు- అస్సాము, జలంధర్- జమ్మూ శ్రీనగర్, అంబాలా, సిమ్లా- చండీఘరుల మధ్య రు 2. 7 కోట్ల ఖర్చుతో మైక్రో- వేవ్ రేడియో కమ్యూనికేషను సౌకర్యం కల్పిస్తున్నారు. ఢిల్లీ-జయపూరు మధ్యకూడా ఇటువంటిసౌకర్యం కల్పింపబడుతుంది.

చతుర్థపంచవర్ష ప్రణాళికా కాలంలో కోఏక్సియల్ కేబుల్లు వెయ్యడం, మైక్రోవేవ్ రేడియో కమ్యూనికేషన్ సౌకర్యాలు కల్పన శీఘ్రంగా జరుగుతోంది. తృతీయప్రణాళికలో కొత్తగా నాలుగులక్షల టెలిఫోనులు ఏర్పాటుచెయ్యాలని లక్ష్యంగా పెట్టుకొన్నారు చతుర్థప్రణాళికలో యింతకంటె ఇంకా ఎక్కువగా టెలిఫోనుసౌకర్యాలు విస్తరింపచెయ్యడము జరుగుతుంది. దీనితోపాటు దేశంలో ప్రధానమయిన అన్ని నగరాలు, పారిశ్రామిక కేంద్రాలమధ్య చందాదారు ట్రంక్‌డయలింగ్ పద్ధతి అమలులోనికి తీసుకొనిరావడానికి కృషిజరుగుతుంది.

బ్రహ్మాండమైన సోవియట్ విమానం ఎ. ఎన్ - 22

ఎ. ఎన్-22 అనే బ్రహ్మాండమైన కొత్త సోవియట్ విమానం రూపొందించబడింది. ఒ. కె. అంతోనోవ్ అనే ఇంజనీరు దానిని డిజైన్ చేశారు. అది 80 వేల కిలోగ్రాముల సరకులను గాని, 720 ప్రయాణీకులనుగాని తీసుకొని పోగలదు. 5 వేల కిలోమీటర్ల దూరంలోపల అది ఆగనవసరంలేదు. 45 టన్నుల బరువువేసుకొని అది యేకధాటిని 11 వేల కిలోమీటర్ల దూరం ప్రయాణించగలదు.

ప్రపంచంలోకెల్లా పెద్దదయిన ఈ విమానం



దిగడానికిగాని, యెగరడానికిగాని కాంక్రీటుతో నిర్మించిన మైదానాలు అవసరం లేదు. చదునుగా వున్న యే ప్రదేశమయినా చాలు. అది గంటకు 740 కిలోమీటర్ల వేగంతో ప్రయాణిస్తుంది.

విమానంలోపల 33 మీటర్ల పొడవు, నాలుగన్నర మీటర్ల వెడల్పు, అంతే యెత్తుగల ఒక హాలు వుంది. అందుచేతనే ఈ ఎ. ఎన్. 22 విమానం, రైళ్ళుకూడా తీసుకొనిపోజాలనంతటి పెద్ద పెద్ద సామానులను దేశంలో యే ప్రాంతానికయినా తీసికొనిపోగలదు

ఆ విమానానికి నాలుగు టర్బోప్రాప్ ఇంజన్లున్నాయి అవి ఒక్కొక్కటి 15 వేల అశ్వశక్తి గలవి అది మూడు పెద్ద బస్సులనుగాని 12 భూమినితవ్వే యంత్రాలనుగాని తీసుకొని వేలకొలది కిలోమీటర్ల దూరం కొద్దిగంటలలో ప్రయాణం చేయగలదు.

ఈ ఎ. ఎన్. 22 విమానం చాలా లాభదాయకమయినది కూడ. దానిమీద ఒక టన్ను బరువును ఒక కిలోమీటరు దూరం తీసుకెళ్ళడానికి 5 కోపెక్కులు మాత్రమే అవుతుంది.

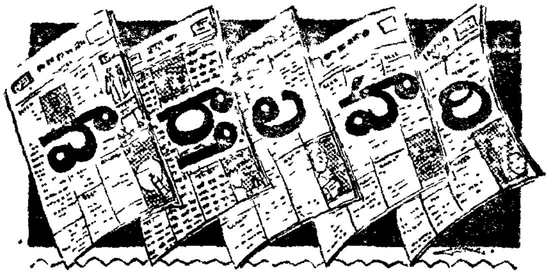
శబ్దంకంటే వేగంగా ప్రయాణించే సోవియట్ పౌరవిమానం -

శబ్దంకంటే వేగంగా ప్రయాణించే నూతన సోవియట్ పౌర విమానం టి. యు- 144 ఫొటోను ఈ దిగువ చూడవచ్చును. అది గంటకు 2500 కిలోమీటర్ల వేగంతో ప్రయాణించ గలదు. ఆగనవసరంలేకుండా 6500 కిలోమీటర్ల దూరం ప్రయాణించగలదు. 121మంది ప్రయాణీకులను తీసుకొనిపోగలదు.

సోవియట్ డిజైనర్, అకడమీషియన్ ఆంద్రీ నికోలయేవిచ్ తుపొలేవ్ నాయకత్వం క్రింద ఈ విమానం తయారుచేయబడుతోంది.

ఈ టి యు- 144 విమానం 20 కిలోమీటర్ల యెత్తుకు ఎగరగలదు

ఈ విమానంలో రెండు ఎయిర్ కండిషన్ గదులుంటాయి. వాటిలో చాలా సుఖంగా వుంటుంది. ఈ విమానానికి యింజన్లు వెనుకపక్కన అమర్చబడివుంటాయి. అందుచేత ప్రయాణీకులకు వాటి శబ్దం చాలా తక్కువగా వినిపిస్తుంది.



టైరు పరిశ్రమద్వారా విదేశీమారకంసాధ్యం

"టైరు పరిశ్రమకు దేశంలో ఉజ్వలమైన భవిష్యత్తు వున్నదని, యెగుమతులద్వారా విదేశీమారక ద్రవ్యంకూడ సాధించి ప్రభుత్వానికి అందగా వున్నదని" యిక్కడ ఈ సాయంకాలం దుర్గాభవనంలో జరిగిన సభలో ఫైర్‌స్టోన్ (ఇండియా) టైరు అమ్మకం మేనేజరు శ్రీ హెచ్. ఎ. బాల్లిన్ ప్రకటించారు.

విజయవాడకు ప్రథమ పర్యాయం వచ్చిన ఆయన గౌరవార్థం విజయవాడ మోటారు మర్చంట్స్ అసోసియేషన్‌వారు తేనీటివిందు యేర్పాటుచేశారు.

విందు అనంతరం సభలో సంఘు కార్యదర్శి శ్రీ హెర్బన్‌సింగ్ స్వాగతం పలికారు. శ్రీయుతులు కాట్రగడ్డ రాజగోపాలరావు, హైదరాబాదు అమ్మకం మేనేజరు శ్రీ పిచ్చయ్య ప్రసంగించారు

శ్రీ బాల్లిన్ తమ ప్రసంగంలో 5 లక్షల గ్రామాలకు రోడ్లు అవసరమైన భారతదేశంలో రవాణాపరిశ్రమ ఎంత ముఖ్యమో, అందులో టైరు ఎంత ప్రముఖపాత్ర వహిస్తుందో వివరించి రైలు. రోడ్డు రవాణా సంస్థలు పోటీ లేకుండా సహజీవనం చేస్తాయి అన్నారు. విదేశాలలో ముఖ్యంగా అమెరికా, ఇంగ్లాండు దేశాలలో తయారుచేసే సరుకుతో పోటీచేయుగల స్తోమత భారతదేశ వస్తువైన 'ఫైర్‌స్టోన్' టైరు సాధించుకున్నదని స్పష్టంచేశారు. సంఘు అధ్యక్షులు శ్రీ కుశాలరావు వందనసమర్పణం చేశారు.

... ...

ఢిల్లీ రవాణాశాఖాధికార్లలో అవినీతి

కేంద్ర అపరాధ పరిశోధనాసంస్థ అధికారులు నిన్న మోటారు వాహనాల శాఖకు చెందిన 8మంది యిన్‌స్పెక్టర్ల ఇండ్లు సోదాచేయగా 2లక్షల పదివేల రూపాయలు విలువగల కరెన్సీనోట్లు, కొన్ని వేల రూపాయల విలువగల ఖరీదు అయిన విద్యుచ్ఛక్తి ఫిట్టింగు పరికరాలు దొరికాయి

ఒక ఇన్స్పెక్టరు యింటిలో 53 వేల రూపాయలు విలువగల 10రూపాయలనోట్లు, 150వేల రూపాయల విలువగల 5 10 రూపాయల కరెన్సీనోట్లు దొరికాయి. మరో ఇన్‌స్పెక్టరు ఇంటిలో 7వేల రూపాయల విలువగల కరెన్సీనోట్లు లభించాయి.

ఢిల్లీలోని రవాణాశాఖలో అవినీతి పేరుకుపోయిందని యిటీవల కొన్ని ఫిర్యాదులు వచ్చినట్లు అపరాధపరిశోధకసంస్థవారన్నారు. ♦

ఇందులో ప్రయాణంకూడా యెంతో చౌక. మామూలు విమానాలలో ఛార్జిచేసినంతే ఛార్జి చేస్తారు.

ఈ విమాన చోదకబృందం అందరూకలసి ముగ్గురే. చోదకుడుండే గదిలో ఎలెక్ట్రానిక్ కంప్యూటరు నుపయోగించే అత్యంత ఆధునిక పరికరాలు అమర్చబడివుంటాయి.

—o—

కార్డులు, కవర్లు అమ్మే యంత్రాలు దేశంలో విరివిగా యేర్పాటు–

కార్డులు, కవర్లు, స్టాంపులు అమ్మేందుకు యంత్రాలను చతుర్థ ప్రణాళికలో విరివిగా యేర్పాట్లు చేయదలచినట్లు తంతితపాలా బోర్డు సభ్యుడు శ్రీ ఎం. దయాల్ పత్రికలవారితో మాట్లాడుతూ చెప్పారు

ఈ యంత్రాలను యిప్పుడు మనం దిగుమతి చేసికొంటున్నామని, ఇవి విరివిగా లభ్యం కాక పోవడం వల్లనే వీటిని నెలకొల్పలేక పోతున్నామనీ ఆయన అన్నారు.

ఈ అమ్మకాలకు అవసరమయిన వివిధ రకాల యంత్రాలను దేశంలోనే త్వరలోనే తయారుచేయగలరనే ఆశాభావాన్ని ఆయన వ్యక్తంచేశారు. కలకత్తాలో ఒక సంస్థ పోస్టు కార్డుల అమ్మకం యంత్రాల తయారీని ప్రారంభించిందన్నారు. ప్రజాకూడలి స్థలాలలో ఈ యంత్రాలను త్వరలోనే తంతితపాలాశాఖ నెలకొల్పవచ్చునన్నారు.

... ...

సైకిల్ టైరు ధర పెరుగుదల రిక్షారవాణా వ్యాపారానికి నష్టం–

రు. 7–03 పైసలకు అమ్మవలసిన రిక్షాటైరు స్థానిక డీలర్లు 16 లేక 18 రూపాయలు అమ్ముతున్నా ప్రభుత్వ వారిపై యెట్టి చర్య తీసుకోక పోవటంవల్ల ప్రభుత్వంపై ప్రజలకు విశ్వాసం సడలిపోతున్నదనీ, అందువల్ల ప్రభుత్వము, కంపెనీలు సంప్రదించి ఈ పరిస్థితిని సరిదిద్దవలసిందిగా యిక్కడ జరిగిన ఆంధ్రప్రదేశ్ సైకిల్ రిక్షా ట్రాన్సుపోర్టు ఫెడరేషను అష్టమ వార్షిక మహాసభలో తీర్మానించారు. హోల్‌సేలు క్లాత్ మర్చంట్సు అసోసియేషన్ హాలులో జరిగిన ఈఉత్సవానికి శ్రీ మలిశెట్టి కృష్టమ్మ అధ్యక్షత వహించారు.

ప్రతి పట్టణంలోను అధికారులు తమ యిష్టం వచ్చినట్లు రిక్షాలసంఖ్య పెంచటం శ్రేయస్కరం కాదని, ఇప్పటికే ట్రాఫిక్ రద్దీతో ప్రజలు అనేక ప్రమాదాలకు గురిఅవుతున్నారని అందువల్ల 5 లేక 6 సంవత్సరాల కొక పర్యాయం పట్టణవిస్తీర్ణము, జనసంఖ్యనుబట్టి రిక్షాలసంఖ్య పెంచడం అవసరమయితే సంఘ ప్రతినిధులతోను, పట్టణ పెద్దలతోను సంప్రదించి చేయవలసిందిగా ప్రభుత్వానికి విజ్ఞప్తిచేస్తూ మరో తీర్మానం చేశారు

కొన్ని పట్టణాలలో కొందరు పేరుకుమాత్రం రిక్షాలైసెన్సులు పొంది అంతా రిక్షాలను బాడుగిలకే వినియోగించుకుంటున్నారని, కొన్నిచోట్ల అసలు లైసెన్సు లేకుండానే రిక్షాలు యథేచ్ఛగా తిరుగుతున్నాయని యిట్టివి లైసెన్సు రిక్షా వ్యవస్థకు తీరని నష్టం కలిగిస్తున్నవని అందువల్ల ఈ దుస్థితిని వెంటనే తొలగించవలసిందిగా పోలీసు శాఖను కోరుతూ మరో తీర్మానం చేశారు.

... ...

తిరుపతి కొండలకు విద్యుత్ తాటి మార్గం సర్వే

ఒక జపాన్‌సంస్థ పైపని సర్వేను ప్రారంభించినదని సర్వేవలన లభించిన సమాచారం ఆధారంగా పథకాలూ, ఎస్టిమేట్లూ తయారుచేయబడగలవని వీటిని ప్రభుత్వం ఆమోదించిన

పిమ్మట టెండర్లను కోరడం జరుగుతుందని ముఖ్యమంత్రి పేర్కొన్నారు.

శ్రీయుతులు ఎ. సర్వేశ్వరరావు, వి సత్యనారాయణ అడిగిన ప్రశ్నకు ముఖ్యమంత్రి సమాధానం చెబుతూ యీ సంస్థ మూడుమార్గములను సర్వే చేయగలదని అన్నారు. ఇందులో ఒకటి చంద్రగిరినుండి తిరుపతికొండలకుగల దగ్గరమార్గం, మిగతా రెండు అలిపిలినుండి తిరుపతికొండలకు దూరపుమార్గాలు. దగ్గిర మార్గం నిర్మించడానికి 50, 60 లక్షలరూపాయలు ఖర్చుకాగలవు. దూరపుమార్గానికి 3 కోట్లరూపాయలు ఖర్చుకాగలవు. 24 లక్షల రూపాయల ఖర్చుతో మూడునెలలలో యీ సంస్థ తమపనిని పూర్తి చేయగలదని ముఖ్యమంత్రి తెలియజేశారు

తిరుపతికొండకు రెండవఘాట్‌రోడ్, విద్యుత్‌త్రాటిమార్గాలలో ఏదోఒకటి నిర్మించాలని తిరుపతిదేవస్థానం ధర్మకర్తలసంఘం ఆలోచిస్తున్నదని అనుబంధప్రశ్నలకు సమాధానంగా ముఖ్యమంత్రి తెలియచేశారు.

తిరుపతి కొండలపైన ప్రయాణీకులరద్దీ తగ్గించడానికి విద్యుత్ త్రాటిమార్గం నిర్మాణమే ఉత్తమమని ముఖ్యమంత్రి తన అభిప్రాయం వెలిబుచ్చారు.

... ...

రేవుపడవల సర్వీసు దశలవారీ జాతీయం

పడవలను ప్రభుత్వం నడపడానికి సంబంధించి గోఖేల్ సంఘం చేసిన సిఫార్సులపై పొరుగు రాష్ట్రాలు తీసుకున్న చర్యలపై గురించి ఆ రాష్ట్రాలకు ప్రభుత్వం ఉత్తరాలు వ్రాసిందనీ, ఆ రాష్ట్రాల జవాబులకోసం ఎదురుచూస్తున్నామనీకూడా ఆయనచెప్పారు.

శ్రీయుతులు పి ఒ. సత్యనారాయణరాజు పి. సుబ్బయ్య అడిగిన ప్రశ్నకు శ్రీ సుబ్బారెడ్డి సమాధానం యిస్తూ పైవిషయాలు చెప్పారు.

వివిధ అనుబంధప్రశ్నలకు శ్రీ సుబ్బారెడ్డి సమాధానం యిస్తూ యీ జాతీయకరణ విషయంలో ప్రభుత్వంయింకా పథకం వివరాలను రూపొందించలేదన్నారు.

ప్రధాన రేవుపడవల రహదారి సర్వీసులను ఆరుచోట్ల జాతీయంచేయడం జరుగుతుందనీ, ఈ జాతీయంకాబడే ప్రాంతాలలో పశ్చిమగోదావరిజిల్లాలోని కొల్లేరు, తూర్పుగోదావరి జిల్లాలోని కోటిపల్లి, బొందకర్రు వుంటాయని మంత్రి వెల్లడించారు.

రాష్ట్రంలో పదేపదే జరుగుచున్న పడవ ప్రమాదాలవల్ల రేవు పడవలను జాతీయంచేయవలెనన్న కోర్కె రాష్ట్రప్రజలలో బాగావుంది. రేవుపడవల రహదారి సర్వీసులను జాతీయంచేయడంలోగల లాభనష్టాలను యీ పథకాన్ని ఖరారుచేసేముందు ప్రభుత్వం పరిశీలిస్తున్నదని మంత్రి తెలిపారు.

... ...

—: విజయవాడలో సిటీబస్సుల హెచ్చింపు :—

రాష్ట్ర రోడ్‌రవాణాసంస్థ తలపెట్టిన సవరణ పథకాన్ని రాష్ట్రప్రభుత్వం ఆమోదించి, దానిని గెజెట్‌లో రవాణాసంస్థ ప్రచురించిన తర్వాత విజయవాడలో సిటీబస్సులను అధికంచేసే విషయము పరిశీలించబడగలదని శాసనసభలో రవాణాశాఖామంత్రి శ్రీ బి వి. గురుమూర్తి తెలిపారు.

శ్రీ వి. విశ్వేశ్వరరావు అడిగిన స్వల్పవ్యవధి ప్రశ్నకు శ్రీ గురుమూర్తి సమాధానం ఇస్తూ, రాష్ట్ర రోడ్ రవాణా సంస్థ ఆగస్టు 17వ తేదీన జరిపిన సమావేశంలో ఈ సవరింపబడిన పథకాన్ని సూత్రప్రాయంగా ఆమోదించిందనీ, సెప్టెంబరు 6వ తేదీన జరిగే సమావేశములో ఖరారు నిర్ణయం తీసుకుంటారనీ చెప్పారు.

విజయవాడలో సిటీబస్సులను అధికంచేయాలని ఆ పట్టణ పౌరులనుండి విజ్ఞప్తులు వచ్చినట్లు మంత్రి తెలిపారు.

సవరించబడిన పథకాన్ని ఆర్. టి. సి వారు గెజెట్‌లో ప్రకటించకుండా ఈ విజ్ఞప్తులపై ప్రభుత్వం నిర్ణయంతీసుకునే వీలులేదన్నారు.

డా॥ టి. వి. యస్. చలపతిరావు: విజయవాడలోని రోడ్లు ప్రస్తుతం చాలా యిరుకుగా వున్నాయి రోడ్లు యిరుకుగా వుండడంవల్ల విజయవాడలో పోలీసు బలగాన్ని పెంచడం సాధ్యంకాదనికూడా హోం మంత్రి శాసనసభలో చెప్పారు. అందువల్ల బస్సులను అధికం చేస్తే ప్రజలకు మరింత యిబ్బంది కలుగదా?

మంత్రి: రోడ్ రవాణా సంస్థ ఈ అన్ని విషయాలను పరిశీలిస్తుంది.

... ...

విజయవాడ – రమణక్కపేట రాత్రి బస్సు సర్వీస్

అయ్యా! మా గ్రామము, చుట్టుప్రక్కలనూ రేపల్లి, అక్కిరెడ్డిగూడెం, చక్కపల్లి, తిరువూరు, చింతలపూడి తాలూకాలలోని పెక్కు గ్రామముల నుండి ప్రతిరోజు నూజివీడుగాని ఆపై గ్రామములకుగాని కోర్టువ్యవహారములవల్లనూ, తాలూకా ట్రెజరీలలో పనులవల్లనూ వ్యాపారస్తులు తమతమ వ్యాపారంపనులవల్లను ప్రజలు చాల మంది వెళ్లుచున్నారు. కాని వారివారి పనులన్నియు పూర్తిచేసుకొని రాత్రికి ఇంటికి వచ్చుటకు చిట్టచివరబస్సులేక చాల ఇబ్బందిపడుతూయున్నాము. లోగడ మా గ్రామమునకు ఆఖరు బస్సు నడుస్తూయున్నది. ఈమధ్య సదరు ఆ బస్సును తొలగించినారు. బెజవాడలో 3-30 గం॥ లకు బయలుదేరి రమణక్కపేటకు 6 గం॥ లకు బస్సు చేరినచో పై ప్రయాణీకులందరు రాత్రిపూట వారివారియిండ్లకు చేరుటకు సౌకర్యము కలుగునట్లుగా బస్సును యేర్పాటు చేయించి, నడిపించుట అత్యంతావశ్యకమయియున్నది. బెజవాడనుండి రమణక్కపేట బస్సు బెజవాడలో బయలుదేరినప్పుడు సరాసరి రమణక్కపేటకు టిక్కెట్టుఇవ్వకుండా నూజివీడువరకు మాత్రమే టిక్కెట్టుయిచ్చి, నూజివీడు వచ్చిన తర్వాత రమణక్కపేటవచ్చుటకు అనేకపేచీలు పెట్టి, రమణక్కపేట రాకుండావుండుట చాల సార్లు లోగడ జరిగినది. విజయవాడనుండి నూజివీడు వరకు బస్సు సక్రమంగారానిరోజున నూజివీడునుండి రమణక్కపేటకు ప్రయాణీకులు వున్నారు. డిపోనుండి బస్సును వేయించమని కోరినప్పటికి, వేయకపోవుటగూడ జరిగినది. ఇలాంటి అసౌకర్యములను తొలిగించుచుతూ మాకు ఆఖరు బస్సును వెంటనే ఏర్పాటు చేయించగలందులకు ప్రార్థించుచున్నాము.

పో. శంకరరావు, సర్పంచ్.

—: గమనిక :—

19వ పేజీలో ప్రకటింపబడిన ఆంధ్రప్రదేశ్ ట్రాన్సుపోర్టు కమీషనర్ శ్రీ హెచ్. సాంబమూర్తిగారి టూరుప్రోగ్రాం రద్దుకాబడినది.

WE HEARTLY

WELCOME

SRI H. SAMBAMURTY, I. A. S.,

TRANSPORT COMMISSIONER,

ANDHRA PRADESH

IN CONNECTION WITH HIS VISIT TO VIJAYAWADA

With best regards

Motor Dealers' Association, Vijayawada

Motor Owners' Association, Vijayawada

Krishna District Lorry Owners' Association, Vja.

Vijayawada Taxi Owners' Association, Vijayawada

Krishna Distric Motor Representatives' Association, Vja.

Vijayawada Auto Technicians' Association, Vija.

Auto Club, Vijayawada

Lembretta Club, Vijayawada

Edited, Printed and Published by J. Bhaskara Rao, Ravaana Samaachar, Congress Office Road, Vijayawada-2 and Printed at Graama Swarajya Press, Vijayawada-2
Wrapper Printed at Sri SaradaPress, Vijayawada-2.